

FRONTE DEL PORTO

PROFONDITÀ
IL PROGETTO PREVEDE
L'ESCAVO DI FONDALI FINO
A 12,5 METRI

LA SFIDA
PER ESSERE COMPETITIVI
SI PUNTA ANCHE SU TRENI
E PIATTAFORME LOGISTICHE

Il progetto c'è e viaggia verso Roma Ora scatta la corsa contro il tempo

Importante ottenere il via libera prima dell'avvio della campagna elettorale di primavera

IN NUMERI

235

IL COSTO DELL'OPERA

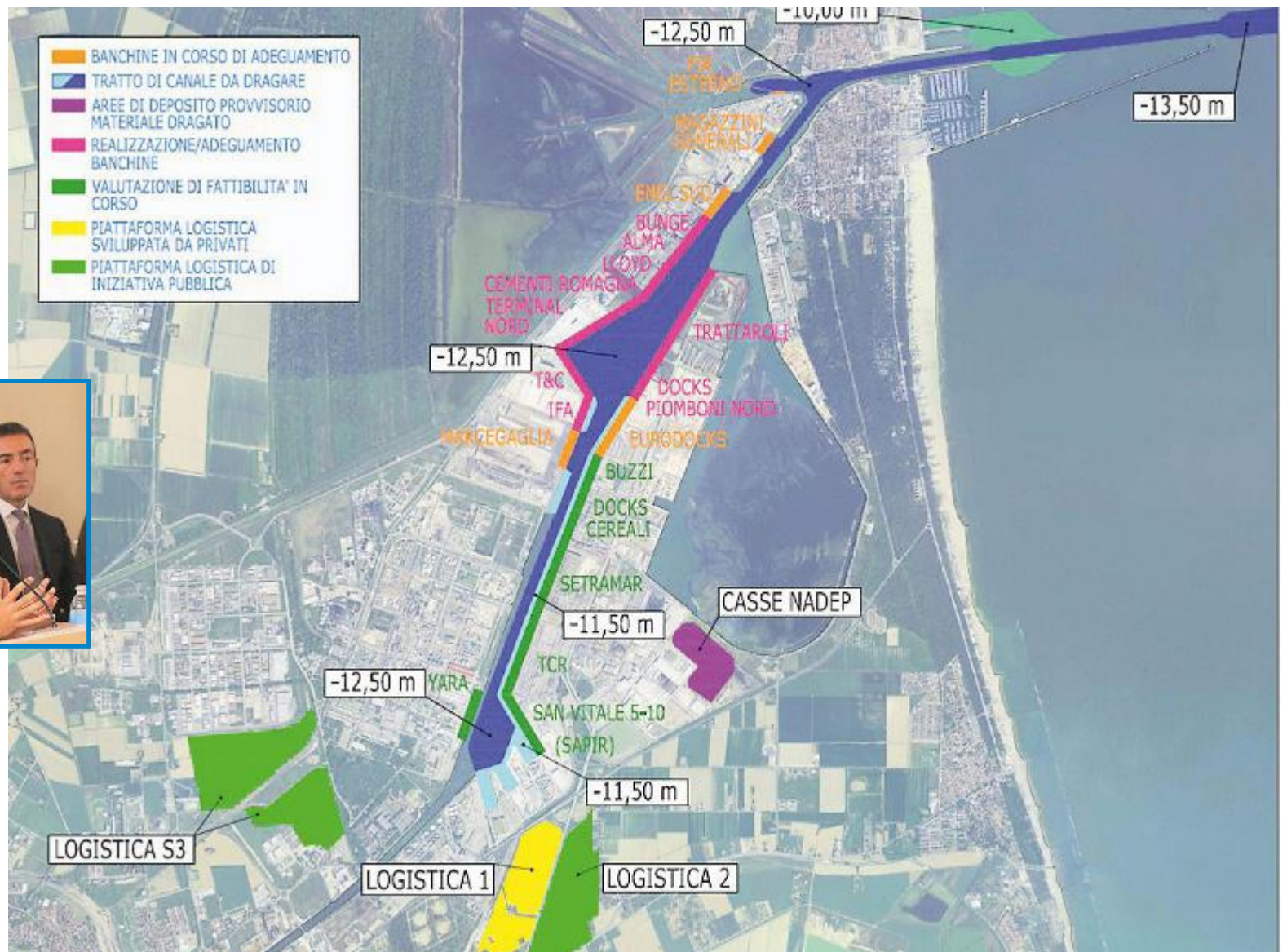
Approfondimento dei fondali e banchine richiederanno un investimento di 235 milioni di euro, già in 'cassaforse'



5

IL TEMPO NECESSARIO

Sono poco più di 5 i mesi a disposizione per far correre velocemente il progetto nelle sedi istituzionali. Poi ci saranno le elezioni



ADESSO per il porto di Ravenna inizia la corsa contro il tempo. Il progetto 'Hub porto Ravenna 2017' che lunedì il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, porterà al ministero dei Trasporti dovrà andare avanti a tappe forzate per non incappare nel blocco delle attività istituzionali connesse con l'inizio della campagna elettorale per le elezioni politiche.

«**QUELLO** che lunedì andremo a depositare a Roma è un progetto articolato, del valore di 235 milioni di euro – ha spiegato ieri il presidente Rossi – che comprende l'approfondimento dei fondali della zona di accesso al porto sino a -13,50 metri e l'approfondimento del canale Candiano a -12,50 metri sino a San Vitale in modo uniforme con il dragaggio di 4,7 milioni di metri cubi di sabbia». In programma la realizzazione di una nuova banchina di oltre 1 km nell'area Penisola Trattaroli destinata prevalentemente a terminal container, che sarà raggiunta dal-

la linea ferroviaria; l'adeguamento strutturale (per Rossi «non un semplice restyling») di oltre 6.500 metri di banchine portuali, costruite 50 anni fa quando la normativa antisismica non esisteva; la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate in area portuale per circa 200

ettari utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato.

La tempistica, salvo i rallentamenti per la competizione elettorale, prevede l'avvio dei lavori di escavo all'inizio del 2019. L'escavo dei fondali inizierà da 5 km oltre l'imboccatura del porto e pro-

seguirà in altri 4 step: 1 dentro le dighe, 2 dalla banchina Ifa a San Vitale (si sta valutando come intervenire nel terminal Sapir), 3 dall'imboccatura oltre Penisola Trattaroli, infine la parte centrale del canale. Il materiale di risulta verrà collocato nella cassa di colmata Nadep, nelle aree logistiche

1 e 2 di proprietà della Sapir e nelle casse S3, alle Bassette. L'area Logistica 1 verrà sfruttata dalla proprietà, la Logistica 2 e le casse S3 verranno espropriate con un costo di una ventina di milioni di euro.

I TEMPI: 4 anni a partire da gennaio 2019 per sistemare le banchine, 6 anni per terminare l'escavo. Se la caratterizzazione delle sabbie al centro delle dighe centrali sarà favorevole e se torneranno utilizzabili le casse di colmata di via Trieste e del centro direzionale, si risparmierebbero circa 3 anni di tempo.

«Devo sinceramente ringraziare – ha commentato il sindaco de Pascale – tutte le forze politiche di maggioranza e di opposizione e tutte le realtà economiche e sociali della nostra città per il clima di questi sette mesi. Su questo tema tutta la città si è unita, ha accantonato polemiche, particolarismi, interessi legittimi, fisiologici scontri politici, per raggiungere l'obiettivo».

BOTTA E RISPOSTA PINI (LEGA NORD): «GRAZIE A ME TEMPO RISPARMIATO»

Bonaccini: «Un importante passo avanti»

IN UN botta e risposta sulla linea Roma-Ravenna con il sindaco de Pascale, arriva il commento del leader della Lega Nord, Gianluca Pini: «Ho cercato di dare il mio contributo istituzionale perché non possiamo festeggiare sulle macerie del porto di Ravenna. Ho messo a disposizione gli strumenti tecnici che hanno consentito di arrivare in tempo a presentare il progetto di escavo».

«Il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l'economia e la logistica dell'Emilia-Romagna come il porto di Ravenna – ha sostenuto il presidente della Regione, Stefano Bonaccini – rappresenta per noi un obiettivo strategico e quel-

lo di oggi è un passo avanti importante per centrarlo. Lo avevamo detto fin dal giorno del nostro insediamento: questa è una legislatura nella quale intendiamo impegnare ogni energia per contribuire a sbloccare o avviare gli interventi e le opere necessarie ai nostri territori per aumentarne la competitività». Per Raffaele Donini, assessore regionale ai Trasporti, «si tratta di un progetto che nasce grazie all'impegno delle istituzioni, dell'autorità portuale e anche dei privati. Il nuovo porto, più grande e capace, sarà una importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna e non solo».



RAVENNA E PROVINCIA



LA RIVOLUZIONE LUNGO IL CANDIANO IL PROGETTO DEFINITIVO IN 28 FALDONI



La presentazione del piano per il porto, ieri mattina alla sala Nullo Baldini della Provincia FOTO MASSIMO FIORENTINI

Porto, ecco il piano da 235 milioni Accordo con Sapor, nessun esproprio

I lavori per cambiare volto allo scalo inizieranno lunedì. Dureranno sei anni
Anche Sapor prenderà parte dei fanghi. In arrivo nuove piattaforme per la logistica

RAVENNA
È contenuto in venti faldoni il nuovo progetto di escavo del porto di Ravenna. Posizionati a terra vicino al tavolo dei relatori per dare la dimensione anche fisica della mole di lavoro del lavoro svolto, i raccoglitori verranno portati lunedì a Roma dove inizierà l'iter ministeriale che, spera il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi, dovrebbe portare al bando per l'assegnazione dei lavori nella tarda primavera del 2018. In questo caso le draghe potrebbero iniziare i loro lavori nel 2019. Il progetto è stato presentato da Rossi e dal sindaco Michele De Pascale in una grembia sala Nullo Baldini. Si ripercorre a grandi linee il lavoro già svolto dall'Autorità portuale con l'ex presidente Galliano Di Marco.

La variante
C'è però una variante, molto importante: l'accordo con Sapor riguarda all'area Logistica 1, una delle zone in cui finirà il materiale dragato. L'area, che costeggia la Classicana e via Canale Molinetto, è di proprietà della società portuale pubblica. L'accordo pre-

vede che Sapor sviluppi in proprio la sua piattaforma logistica anche utilizzando 500 mila metri cubi di materiale dragato.

Le aree da acquisire
Nell'area adiacente (Logistica 2) sarà invece Ap a sviluppare la piattaforma. Stesso discorso per la zona Bassette (logistica S3). In

L'ESPANSIONE IN ARRIVO

Un chilometro di nuove banchine sono previste nell'area Trattaroli in previsione del nuovo terminal container

ACCORDO BONARIO PER ALTRE AREE

L'Autorità portuale procederà ad acquisire altre due aree da privati - alcune decine - attraverso un accordo bonario

questi ultimi due casi Autorità Portuale procederà ad acquisire le aree dai privati - alcune decine, secondo quanto detto da Rossi - con accordo bonario. «Abbiamo già contattato i proprietari e confido di non dover ricorrere ad espropri. Se non si troverà un accordo per la vendita, però, procederemo secondo quanto consen-



L'intervento del governatore Stefano Bonaccini

te la legge».

Le nuove piattaforme

Dei 235 milioni di euro previsti per il progetto, 22,4 serviranno per l'acquisizione di queste aree. «Non gestiremo noi le piattaforme - chiarisce il presidente - perché non è nostro compito fare l'operatore portuale o commerciale». Una visione, quest'ultima, che marca le distanze da Di Marco a cui gli industriali rimproveravano proprio l'ambizione di creare aree logistiche pubbliche in concorrenza con i privati. In totale le nuove piattaforme occuperanno un'area di 200 ettari.

Draghe e banchine

Lunedì quindi partirà la prima fase, che si dovrebbe concludere in sei anni, e l'avamposto arriverà a 13,5 metri, mentre l'asta del canale sarà profonda 12,5 metri. Si faranno lavori di adeguamento a sei chilometri di banchine, altri mille metri saranno costruiti a Trattaroli in previsione del nuovo terminal container.

La cassa di colmata

Fondamentale, per risolvere l'in-

ghippo del dragaggio, è la cassa di colmata Nadep, di proprietà di Sapor. Quella cassa, dalla capacità complessiva di 900 mila metri cubi, è oggi occupata per oltre due terzi. Sarà svuotata e il materiale portato in cava. A quel punto sarà possibile portare nella cassa di colmata la sabbia dragata, che necessità di un anno di trattamento prima di essere spostata nelle aree logistiche. L'escavo si realizzerà in cinque diverse fasi: si partirà dall'avamposto e si concluderà nella zona dei terminal. In totale saranno scavati oltre 4,7 milioni di metri cubi di materiale.

Il trattamento dei fanghi

Per la seconda fase dell'escavo, che non ha ancora data di inizio e dovrebbe portare i fondali a 14,5 metri, si procederà in maniera molto diversa: ci si affiderà al trattamento dei fanghi perché non ci saranno più aree disponibili sul territorio. Il macchinario individuato costa venti milioni di euro ma, avvisa Rossi, «riporta la cifra solo a titolo indicativo». Per arrivare alla seconda fase, d'altra parte, bisognerà superare tutti gli ostacoli della prima. Ci sarà tempo per parlarne.

**BANCHINE** AMPLIAMENTI E SISTEMAZIONI

Si faranno lavori di adeguamento e sei chilometri di banchine, altri mille metri saranno costruiti a Trattaroli

NUOVE PIATTAFORME GESTITE DA PRIVATI

Rossi: «Non le gestiremo noi perché non è nostro compito fare l'operatore portuale o commerciale»



In alto la planimetria generale del progetto, sotto la presentazione

Il sindaco: «La città si è unita sull'approfondimento dei fondali»

RAVENNA

L'armonia ritrovata tra Comune e Autorità portuale è evidente nei sorrisi che si scambiano il sindaco Michele De Pascale e il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi. Sintonia che si incrina solo in un momento: Rossi conta i camion che serviranno a trasportare i fanghi dalla cassa di colmata alle aree logistiche (150mila viaggi) strizzando l'occhio agli autotrasportatori: «I consorzi di trasporto saranno contenti», scherza. De Pascale, pensando allo stato delle strade, si fa più serio. Il tutto viene risolto con una battuta ma è evidente che la giornata di ieri è servita a rinnovare questa sintonia tra i due enti dopo le tensioni che hanno caratterizzato la fine della gestione di Galliano Di Marco a cui sono seguiti lunghi mesi di commissariamento.

«Dobbiamo farci sentire a Roma sul tema delle strade, come abbiamo fatto con le infrastrutture ferroviarie»

Michele De Pascale Sindaco

«È il porto della regione, faremo di tutto per una condizione dei collegamenti meno medioevale»

Stefano Bonaccini Governatore



Il rendering di un'area per la logistica

<< Schemalinear >>

Il primo cittadino, riferendosi all'approfondimento dei fondali, parla di uno schema di lavoro «molto lineare e meravigliosamente semplice» che rimodula «ma non diminuisce l'ambizione» del progetto iniziale. Il sindaco ringrazia anche l'opposizione oltre alla maggioranza e tutte le realtà economiche: «La città si è dimostrata unita sul tema dell'approfondimento dei fondali», poi rilancia sulla necessità degli interventi che compensino l'accantonamento dell'ESS: «Dobbiamo farci sentire a Roma sul tema delle strade, così come abbiamo fatto con le infrastrutture ferroviarie», spiega.

Il nodo infrastrutture

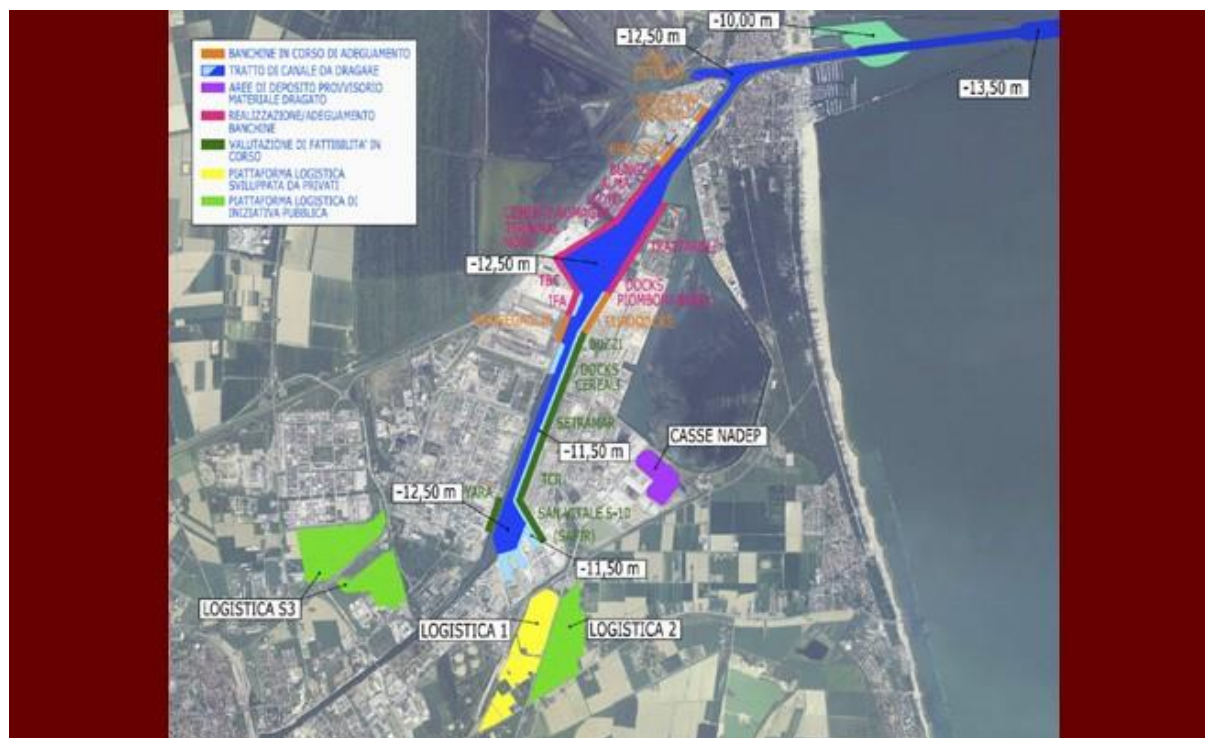
Da sempre, del resto, il grande problema che accompagna quello dell'approfondimento dei fondali è il miglioramento delle infrastrutture del retroporto. La loro necessità è ben conosciuta dalla Regione, tanto che il governatore Stefano Bonaccini, dopo a-

ver ribadito che quello di Ravenna è il «porto dell'Emilia-Romagna», ricorda la non proprio brillante condizione delle strade che attraversano l'asse Sud-Nord, quella che da queste parti è più importante: «Faremo di tutto per arrivare a una condizione un po' meno medioevale e più moderna», sintetizza.

Raffaele Donini, assessore regionale ai Trasporti, sottolinea invece che l'intervento «si inserisce nel più ampio progetto che riguarda le reti infrastrutturali regionali, per le quali sono già previsti 21 milioni di euro in un accordo tra Rfi, Autorità portuale e Comune». Secondo l'assessore il trasporto merci via ferro vale il nove per cento del totale. Per quanto riguarda il progetto, Donini è molto soddisfatto del «salvataggio» dei finanziamenti Cipe che erano stati ottenuti anni fa: valgono 60 milioni di euro. Il resto sarà coperto dal finanziamento di 120 milioni di euro della Banca Europea per gli Investimenti e da 55 milioni di fondi propri dell'Autorità portuale.

HUB PORTUALE/ Fondali, banchine, binari e logistica: così riparte il porto

Lunedì viene consegnato al ministero dei Trasporti la documentazione per l'approfondimento dei fondali. Oggi la presentazione agli operatori



15/09/2017 - RAVENNA - “Quello che lunedì andremo a depositare a Roma è un progetto articolato, del valore di 235 milioni di euro. Comprende l'approfondimento dei fondali della zona di accesso al porto sino a -13,50 metri; l'approfondimento del canale Candiano a -12,50 metri sino a San Vitale, in modo uniforme con il dragaggio di 4.700.000 metri cubi di sabbia; la realizzazione di una nuova banchina di oltre 1.000 metri nell'area “Penisola Trattaroli” destinata prevalentemente a terminal container, che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria; l'adeguamento strutturale - non un semplice restyling - di oltre 6.500 metri di banchine portuali (costruite 50 anni fa quando la normativa antisismica non esisteva); la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate in area portuale per circa 200 ettari utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato”.

Così Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, sintetizza il progetto di #hubportoravenna2017 che disegna il futuro dello scalo romagnolo.

Al suo fianco, nella sala Baldini ci sono il sindaco Michele de Pascale, il presidente della Regione Emilia Romagna Stefano Bonaccini, l'assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Donini e il provveditore interregionale per le Opere Pubbliche Pietro Baraton.

L'escavo dei fondali inizierà da 5 km oltre l'imboccatura e proseguirà in altri 4 step: dentro le dighe, dalla banchina lfa a San Vitale, dall'imboccatura oltre Penisola Trattaroli, nella parte centrale del canale.

Il materiale di risulta verrà collocato nella cassa di colmata Nadep, nelle aree logistiche 1 e 2 di proprietà della Sapir e nelle casse S3, alle Bassette.

I tempi: 4 anni a partire da gennaio 2019 per sistemare le banchine, 6 anni per terminare l'escavo. Se la caratterizzazione delle sabbie al centro delle dighe centrali sarà favorevole e se torneranno utilizzabili le casse di colmata di via Trieste e del centro direzionale, si risparmieranno circa 3 anni di tempo.

In ogni caso, bisognerà fare i conti con le scadenze elettorali: per non perdere mesi preziosi, sarebbe necessario che il Cipe desse il via libera entro febbraio 2018.

“Questo progetto – ha aggiunto Rossi - si integra con altre azioni di valorizzazione del Porto. Pensiamo, tra le altre, al potenziamento della rete di collegamento ferroviario con investimenti per circa 30 milioni, per i quali sono in corso accordi con RFI, che consentiranno di realizzare un importante sottopasso ferroviario e due stazioni merci in area portuale per evitare il transito dei treni provenienti dal porto nella stazione centrale cittadina e rendere più veloci le manovre ed i collegamenti; al completamento della digitalizzazione dei processi documentali per migliorare ulteriormente le procedure doganali di pre-cleaning e sdoganamento in mare; all'innalzamento del livello di sicurezza in ambito portuale con l'installazione di un sofisticato sistema di videosorveglianza che coprirà gran parte dell'area e delle vie di accesso al porto per il quale si stanno definendo gli accordi operativi con Prefettura, Comune di Ravenna e Forze dell'ordine, e ancora, all'ampliamento del terminal RO-RO destinato allo stoccaggio e trasporto di rimorchi.

Un progetto, dunque, la cui linearità è il frutto di una sintesi difficile e complessa.

Saranno implementate tutte le azioni di monitoraggio ambientale che garantiscano il rispetto non solo della normativa vigente in materia, ma anche dei luoghi che sono interessati dal progetto, delle loro vocazioni e delle persone che in questo territorio abitano e lavorano”.

Si andrà avanti con l'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio e il loro riutilizzo, impianto per la realizzazione del quale è in preparazione il relativo bando di gara.

“Proseguiamo anche con tutti gli operatori del porto il ragionamento sulla cantierizzazione del progetto per individuare le azioni atte a limitare in ogni modo possibile l'impatto dei lavori sulla piena operatività dello scalo.

Il progetto è in sé funzionale, ma ci sono azioni di miglioramento che lo possono affiancare e che ne possono accelerare gli effetti benefici, anche, eventualmente, accorciando i tempi oggi previsti. Confidiamo nel fatto che la consapevolezza del valore di questo progetto per il territorio possa indurre a superare le visioni “particolari” a beneficio di un interesse generale, di una opportunità unica di sviluppo economico che il “sistema Porto” è oggi in grado di offrire alla nostra città”.

HUB PORTUALE/“Questo progetto dà certezze alle imprese e agli investitori”

I commenti del sindaco de Pascale, del presidente Bonaccini e dell'assessore ai Trasporti Donini



15/09/2017 - RAVENNA - Si è svolta questo pomeriggio, nella sala Nullo Baldini della Provincia, la conferenza stampa di presentazione del progetto definitivo “Hub Portuale Ravenna 2017”.

A seguire le dichiarazioni del presidente della Regione, Stefano Bonaccini, dell'assessore regionale ai trasporti, Raffaele Donini, e del sindaco di Ravenna, Michele de Pascale.

“Il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l'economia e la logistica dell'Emilia-Romagna come il Porto di Ravenna dice il presidente della Regione Stefano Bonaccini - rappresenta per noi un obiettivo strategico e quello di oggi è un passo avanti importante per centrarlo. Lo avevamo detto fin dal giorno del nostro insediamento: questa è una legislatura nella quale intendiamo impegnare ogni energia per contribuire a sbloccare o avviare gli interventi e le opere necessarie a dotare i nostri territori di quella rete infrastrutturale che consenta alla nostra regione di aumentare ancora di più la propria attrattività e competitività sul mercato nazionale, europeo e su quelli internazionali”.

Per Raffaele Donini, assessore regionale ai Trasporti “si tratta di un progetto che nasce grazie all'impegno delle

istituzioni, dell'autorità portuale e anche dei privati. Il nuovo porto, più grande e capace, sarà una importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna e non solo. L'intervento si inserisce nel più ampio progetto che riguarda le reti infrastrutturali regionali. Sono infatti collegati a questo progetto i lavori ferroviari, previsti dall'accordo da 21 milioni di euro con Rfi, Autorità portuale e Comune di Ravenna, per migliorare l'accessibilità al porto".

"Questa giornata rappresenta uno snodo cruciale nella storia del porto di Ravenna" commenta il sindaco Michele De Pascale. "Il lavoro portato avanti fianco a fianco a supporto dell'Autorità portuale in questi pochi mesi dall'insediamento del presidente Rossi, è stato l'assillo di questa amministrazione. Non è trascorso un solo giorno nel quale, anche personalmente, non abbia fatto una riunione, una telefonata, un incontro al fine di cercare di dare il massimo dell'aiuto e del sostegno".

Si sono operate tutte le scelte che "avessero la percentuale più alta di possibilità di successo. Il progetto iniziale è stato rimodulato, pur non diminuendone l'ambizione, per offrire la certezza al sistema delle imprese ravennati e ai tanti investitori che guardano con interesse al porto di Ravenna, che già nei prossimi anni si inizierà a scavare.

Devo sinceramente ringraziare tutte le forze politiche di maggioranza e di opposizione e tutte le realtà economiche e sociali della nostra città per il clima di questi sette mesi. Su questo tema tutta la città si è unita, ha accantonato polemiche, particolarismi, interessi legittimi, fisiologici scontri politici, per raggiungere l'obiettivo. Questo è un progetto che appartiene all'intera città.

Ora lo scadenziario proposto è prudenziale e contempla tutte le possibili condizioni. Da oggi, insieme al presidente Rossi, lavoreremo per far sì, non solo che il progetto venga approvato e si proceda con l'escavo, ma che parallelamente si cerchino tutte le soluzioni idonee ad accelerare i tempi".

La fase due vedrà la realizzazione delle banchine già predisposte per i 14,5 metri e l'ulteriore approfondimento del canale, fondamentale per garantire alcuni investimenti importanti come ad esempio quello del nuovo terminal container.

"Per quanto riguarda il tema del collocamento dei sedimenti generati da questa seconda fase, abbiamo sollecitato l'Autorità portuale perché, nel tempo minore possibile, si lavori per rendere funzionante un impianto di trattamento più volte annunciato e che nel medio/lungo periodo rappresenta la soluzione strutturale al problema degli escavi. La realizzazione di un grande impianto, come ce ne sono in Europa, è necessaria per consentirci di poter raggiungere profondità adeguate ad un porto competitivo e all'avanguardia".

ravennatoday
17-09-15

L'Hub portuale è pronto a salpare: progetto colossale da 235 milioni di euro



L'Hub portuale è pronto a salpare: progetto colossale da 235 milioni di euro

»

Sono passati appena due mesi da quando il presidente della Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale **Daniele Rossi** ha spiegato in maniera onesta ["Spero che questo sia il primo di una serie di incontri, perchè ad oggi ancora non abbiamo risposte definitive"](#). Eppure venerdì il presidente Rossi è apparso molto più determinato e sicuro durante la presentazione del progetto definitivo **"Hub portuale Ravenna 2017"**. "Oggi inizia un percorso, ma a questo inizio dovevamo arrivarci, e ora possiamo dire di avercela fatta - commenta Rossi - Quello che lunedì andremo a depositare al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture di Roma è **un progetto articolato, del valore di 235 milioni di euro**, che comprende l'approfondimento dei fondali della zona di accesso al porto sino a - 13,50 metri, l'approfondimento del canale Candiano a -12,50 m sino a San Vitale, in modo uniforme con il dragaggio di 4.700.000 metri cubi di sabbia, la realizzazione di una nuova banchina di oltre mille metri nella "Penisola Trattaroli" destinata prevalentemente a terminal container, che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria, l'adeguamento strutturale - non un semplice restyling - di oltre 6.500 metri di banchine portuali - banchine costruite 50 anni fa quando la normativa antisismica non esisteva - la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate in area portuale per circa 200 ettari utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato".

Presentazione Hub portuale (foto Massimo Argnani)

-
-
-
-

La regione

“Il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l’economia e la logistica dell’Emilia- Romagna come **il Porto di Ravenna rappresenta per noi un obiettivo strategico** e quello di oggi è un passo avanti importante per centrarlo - commenta il presidente della Regione Emilia Romagna **Stefano Bonaccini** - Lo avevamo detto fin dal giorno del nostro insediamento: questa è una legislatura nella quale intendiamo impegnare ogni energia per contribuire a sbloccare o avviare gli interventi e le opere necessarie a dotare i nostri territori di quella rete infrastrutturale che **consenta alla nostra regione di aumentare ancora di più la propria attrattività e competitività** sul mercato nazionale, europeo e su quelli internazionali. Sono tre i pilastri su cui si basa il nostro modello di sviluppo: manifattura, saperi (università, cultura, ricerca e innovazione) e turismo. Per questo - anticipa il presidente - **stiamo cercando di correggere il "gap" di collegamento sull'asse nord-sud tra Ravenna e Ferrara**, che rispetto al collegamento tra est e ovest è rimasto un po' di stampo medievale. **Quando l'Emilia e la Romagna stanno insieme, possono battere chiunque**”.

“Si tratta di un progetto che nasce grazie all’impegno delle istituzioni, dell’autorità portuale e anche dei privati - aggiunge l’assessore regionale ai trasporti **Raffaele Donini** - Il nuovo porto, più grande e capace, sarà **un'importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna** e non solo. L’intervento si inserisce nel più ampio progetto che riguarda le reti infrastrutturali regionali. Sono infatti collegati a questo progetto i lavori ferroviari, previsti dall’[accordo da 21 milioni di euro con Rfi, Autorità portuale e Comune di Ravenna](#), per migliorare l’accessibilità al porto”.

Il sindaco

"Questa giornata rappresenta uno snodo cruciale per il nostro porto e **una fase nuova per l'intera città**, questo progetto è un "sine qua non" per il ruolo che Ravenna vuole avere nei prossimi anni - ha spiegato soddisfatto il sindaco **Michele de Pascale** - Il lavoro portato avanti fianco a fianco a supporto dell’Autorità portuale in questi pochi mesi dall’insediamento del presidente Rossi è stato l’assillo di questa amministrazione. Non è trascorso un solo giorno nel quale, anche personalmente, non abbia fatto una riunione, una telefonata, un incontro al fine di cercare di dare il massimo dell’aiuto e del sostegno. Le parole che riassumono al meglio questo progetto sono **concretezza e visione**: era necessario, infatti, realizzare una fase del progetto in tempi brevi, al contempo però senza perdere l’ambizione di riuscire a fare di più. Il progetto presentato oggi è molto lineare e meravigliosamente semplice: si sono operate tutte le scelte che avessero la percentuale più alta di possibilità di successo. Il progetto iniziale è stato rimodulato, pur non diminuendone l’ambizione, per offrire la certezza al sistema delle imprese ravennati e ai tanti investitori che guardano con interesse al porto di Ravenna, che già nei prossimi anni si inizierà a scavare. Gli investitori infatti, in questo **progetto che appartiene all'intera città**, sono importanti quanto i fondali: investiremo anche sulla formazione scolastica e universitaria in ambito portuale. Ora lo scadenziario proposto è prudentiale e contempla tutte le possibili condizioni. Da oggi, insieme al presidente Rossi, lavoreremo per far sì non solo che il progetto venga approvato e si proceda con l’escavo, ma che parallelamente si cerchino tutte le soluzioni idonee ad accelerare i tempi. La fase due vedrà la realizzazione delle banchine già predisposte per i 14,5 metri e l’ulteriore approfondimento del canale, fondamentale per garantire alcuni investimenti importanti come ad esempio quello del **nuovo terminal container**. Per quanto riguarda il tema del collocamento dei sedimenti generati da questa seconda fase, abbiamo sollecitato l’Autorità portuale perché, nel tempo minore possibile, si lavori per rendere funzionante **un impianto di trattamento** più volte annunciato e che nel medio/lungo periodo rappresenta la soluzione strutturale al problema degli escavi. La realizzazione di un grande impianto, come ce ne sono in Europa, è necessaria per consentirci di poter raggiungere profondità adeguate ad un porto competitivo e all’avanguardia”.

I "progetti paralleli"

Questo progetto si integra con altre azioni di valorizzazione del Porto: [il potenziamento della rete di collegamento ferroviario con investimenti per circa 30 milioni](#), per quali sono in corso accordi con Rete ferroviaria italiana che consentiranno di realizzare un importante **sottopasso ferroviario e due stazioni merci** in area portuale per evitare il transito dei treni provenienti dal porto nella stazione centrale cittadina e rendere più veloci le manovre ed i collegamenti; il completamento della **digitalizzazione dei processi documentali** per migliorare ulteriormente le procedure doganali di pre-cleaning e sdoganamento in mare; l'innalzamento del livello di sicurezza in ambito portuale con **l'installazione di un sofisticato sistema di videosorveglianza** che coprirà gran parte dell'area e delle vie di accesso al porto per il quale si stanno definendo gli accordi operativi con Prefettura, Comune di Ravenna e Forze dell'ordine; la realizzazione di **un impianto di trattamento dei materiali di dragaggio** e il loro riutilizzo, per il quale è in preparazione il relativo bando di gara; la costruzione delle opere infrastrutturali di supporto alla [realizzazione di un impianto di stoccaggio e distribuzione di Gnl](#), che sarà un investimento privato, per il quale è in corso il relativo iter autorizzativo; l'ampliamento del terminal Ro-Ro destinato allo stoccaggio e al trasporto di rimorchi; [il progetto di interventi da 20 milioni per la Classicana](#). "Un progetto, dunque, la cui linearità è il frutto di una sintesi difficile e complessa - continua il presidente Rossi - Saranno implementate tutte le azioni di monitoraggio ambientale che garantiscano il rispetto non solo della normativa vigente in materia, ma anche dei luoghi che sono interessati dal progetto, delle loro vocazioni e delle persone che in questo territorio abitano e lavorano. Andremo avanti, certamente, con l'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio e il loro riutilizzo. Proseguiamo anche con tutti gli operatori del porto il ragionamento sulla cantierizzazione del progetto per individuare le azioni atte a **limitare in ogni modo possibile l'impatto dei lavori sulla piena operatività dello scalo**. Il progetto è in sé funzionale ma ci sono azioni di miglioramento che lo possono affiancare e che ne possono accelerare gli effetti benefici, anche, eventualmente, accorciando i tempi oggi previsti. Confidiamo nel fatto che la consapevolezza del valore di questo progetto per il territorio possa indurre a superare le visioni "particolari" a beneficio di un interesse generale, di una opportunità unica di sviluppo economico che il "sistema Porto" è oggi in grado di offrire alla nostra città".

L'Hub portuale è pronto a salpare: progetto colossale da 235 milioni di euro

»

Il Porto di Ravenna è costituito da un canale principale, il Canale Candiano della lunghezza di circa 12 chilometri e due secondari, Baiona a Piombone. Nel complesso sono attualmente presenti 24 km di banchine disponibili, di cui 18.5 km operative. Le merci trattate dai terminalisti privati sono principalmente rinfuse, liquidi e container. A seguito delle analisi del traffico e degli scenari futuri, il Piano Regolatore Portuale ha fissato come priorità per lo sviluppo del Porto l'approfondimento dei fondali per permettere l'ingresso di navi di dimensioni maggiori rispetto alle attuali, oltre alla realizzazione di un nuovo Terminal Container e nuove aree destinate alla logistica.

Cosa prevede la prima fase del progetto

Approfondimento dei fondali a -13,50 metri del canale marino e dell'avamposto e nell'approfondimento del Canale Candiano a -12,50 metri fino alla Darsena San Vitale, con **il dragaggio di oltre 4.700.000 metri cubi di materiale**; realizzazione di una nuova banchina, della lunghezza di oltre 1.000 metri, **destinata a terminal container** sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli, che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria; adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali di oltre 2.500 metri di banchine esistenti; approfondimento dei fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per uno sviluppo lineare di oltre 4.000 metri; e realizzazione di **nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate** in area portuale per circa 200 ettari utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato. Nella seconda fase, che avrà inizio non appena ultimati i lavori della prima fase e sarà stato realizzato l'impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo, **si completerà l'escavo dei fondali sino alla profondità di 14,5 metri**.

Costi di realizzazione e fonti di finanziamento

Il quadro economico prevede una spesa di 197 milioni di euro, più una previsione di 15 milioni per spese tecniche e imprevisti e 22 milioni per l'acquisizione delle aree, **per un totale di 235 milioni di euro per il completamento della prima fase di lavori**. I contributi sono tre: il Cipe nel 2012 ha approvato il progetto preliminare con l'assegnazione definitiva dell'importo di 60 milioni di euro, a valere sulle risorse del "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e elativo a opere di interesse strategico"; la Banca Europea per gli Investimenti (Bei) nel 2013 ha approvato l'erogazione di un finanziamento di scopo sino a 120 milioni di euro per il progetto; l'Autorità Portuale investirà fondi propri già disponibili per 55 milioni di euro.

Tempi di esecuzione

Il cronoprogramma dell'intervento risente principalmente dei tempi necessari all'espletamento di tutti gli iter autorizzativi connessi ad un progetto complesso che coinvolge una numerosa serie di soggetti istituzionali e, dal punto di vista tecnico, dei tempi necessari per la corretta gestione dei materiali risultanti dall'escavo. **Il progetto definitivo sarà depositato lunedì 18 settembre** al Ministero Infrastrutture e Trasporti per la relativa istruttoria presso tutti gli enti competenti. I tempi di istruttoria sono previsti in circa un anno. I lavori della prima fase, che dovrebbero partire a inizio 2019, sono previsti durare circa quattro anni per la realizzazione delle infrastrutture e, contemporaneamente, sarà realizzato l'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio che richiederà sei anni. La fase di approfondimento dei fondali durerà altri due anni circa. Non appena completato l'iter autorizzativo e ottenuta la delibera del Cipe si provvederà a indire la gara di appalto, per **avviare i lavori nei primi mesi del 2019**. "Nella peggiore delle ipotesi - conclude Rossi - si parla di sei anni a partire dal 2019, tuttavia **la speranza è quella di riuscire a farcela in 3 o 4 anni al massimo**"

ravennaedintorni
17-09-15

Porto, il progetto per gli escavi passa dall'accordo con Sapir: non sarà espropriata

Il terminalista pubblico accoglierà sulle sue aree 500mila mc di fanghi dragati impegnandosi a fare una piattaforma logistica



Il futuro del porto di Ravenna per i prossimi decenni sta in ventotto faldoni che uno sopra l'altro fanno una pila alta circa tre metri: è la stesura definitiva del progetto denominato "Hub portuale" che prevede l'escavo dei fondali fino a una profondità di 12,5 metri nel canale e 13,5 oltre le dighe e il rifacimento o la realizzazione di 3,5 chilometri di banchine per un costo complessivo di 235 milioni di euro. Il 18 settembre il momento che in molti attendevano da anni:

i faldoni viaggeranno da Ravenna a Roma per il deposito al ministero delle Infrastrutture e Trasporti dando via ufficialmente all'iter che, secondo quanto viene stimato oggi negli uffici dell'Autorità portuale, dovrebbe portare all'inizio dei lavori nei primi mesi del 2019 e al loro completamento dopo sei anni. Che potrebbero ridursi se in corso d'opera dovessero emergere alcune condizioni favorevoli legate a variabili al momento non misurabili ma va anche ricordato che incombe la tornata elettorale del 2018 come grande incognita.

È stato il presidente dell'Autorità portuale, Daniele Rossi, a illustrare i dettagli del piano nel corso di una [presentazione pubblica nel pomeriggio odierno, 15 settembre](#), in cui è stato affiancato dal sindaco Michele de Pascale, dal presidente della Regione Stefano Bonaccini e dall'assessore regionale Raffaele Donini.



La filosofia a monte della progettazione, ha spiegato da tempo Rossi, è quella di un sano pragmatismo: si scava in base alla disponibilità di volumi per il collocamento di fanghi. Da questo principio ne deriva che il totale sarà 4,7 milioni di metri cubi. Due milioni circa potranno essere riversati sul fondo del mare al largo perché la composizione del materiale lo consente, l'altra parte dovrà essere gestita a terra. E qui è sempre stato il grande punto interrogativo. La soluzione scelta in via definitiva da via Antico Squero, in sintonia con Palazzo Merlato, prevede che vadano ad alzare il livello del terreno di tre aree che si estendono per 150 ettari in totale su cui realizzare piattaforme logistiche al servizio degli operatori del porto, quelli già presenti e quelli che vorranno investire sullo scalo bizantino.

